

et aktieselskabs generalforsamling har. Medlemmerne af repræsentantskabet skal ikke samtidigt kunne sidde i bestyrelserne for SAS eller for moderselskaberne.

Der vil endvidere ske en reduktion i antallet af revisorer fra seks til tre.

Ændringerne er indarbejdet i forslag til selskabernes vedtægter, der vil blive behandlet på generalforsamlingerne, og i et forslag til en ændret konsortialoverenskomst, der endvidere indeholder visse ændringer af hovedsagelig redaktionel art.

Det er foreslået af moderselskabsbestyrelserne, at konsortialoverenskomsten forlænges til og med 30. september 2020, hvor den ophører under forudsætning af, at opsigelse er sket senest fem år tidligere. Uden en sådan opsigelse forlænges aftalen efter deres forslag automatisk for yderligere ti år ad gangen, indtil aftalen opsiges senest fem år før udløbet af den gældende aftaleperiode.

Den ændrede konsortialoverenskomst skal godkendes af de tre landes myndigheder, og der er opnået enighed mellem de tre trafikministre om, at en sådan godkendelse bør gives, dog således, at forlængelsen af konsortialoverenskomsten alene godkendes til og med 30. september 2020. Der er videre enighed mellem ministrene om, at repræsentantskabet i SAS konsortiet skal være på 30 medlemmer, hvoraf 10 vælges på generalforsamlingerne i hvert af selskaberne, idet staten vælger 5 medlemmer til repræsentantskabet.

4. Den skandinaviske luftfartspolitik.

SAS-samarbejdet er etableret for at sikre en tilfredsstillende og konkurrencedygtig flytrafikbetjening af de tre lande ved at koncentrere trafikunderlaget i de tre lande i én virksomhed. SAS har derved fået bedre forudsætninger for at drive international luftfart, end de tre moderselskaber ville have haft hver for sig som følge af det begrænsede trafikpotentiale i de tre lande med en geografisk beliggenhed, der er ugunstig i trafikmæssig sammenhæng, idet trafikken fra andre lande kun i begrænset omfang naturligt føres via Skandinavien.

Som følge af det skandinaviske luftfartssamarbejde har de tre lande ført forhandlinger i fællesskab med andre lande om luftfartsspørgsmål, hvorved er opnået en større samlet styrke. Dette har dannet grundlag for forhandlinger på mere jævnbyrdig basis, og der er derfor opnået bedre resultater end hvert af de tre lande kunne have opnået ved separate forhandlinger om luftfartsrettigheder, der er forudsætningen for skabelsen af et effektivt og konkurrencedygtigt trafiksystem.

SAS-samarbejdet og den fælles luftfartspolitik, der er en forudsætning herfor, skal tilgodeses såvel fælles skandinaviske som nationale ønsker om det bedst mulige rutetilbud. Dette medfører, at den nationale handlefrihed i luftfartspolitiske spørgsmål må afvejes mod de fælles interesser, og en central forudsætning for det skandinaviske luftfartssamarbejde er derfor, at de tre lande er enige om et fælles syn vedrørende spørgsmålet om, hvilke ruter der skal trafikeres af hvilke selskaber – koncessions-spørgsmålet.

Det nærmere indhold af luftfartspolitikken bestemmes til enhver tid af de tre lande. Der er derfor uanset de lange aftaleperioder vedrørende det skandinaviske luftfartssamarbejde mulighed for i fællesskab at gennemføre ændringer heraf. Sådanne successive forandringer er i enighed gennemført gennem årene.

Det skandinaviske luftfartssamarbejde har dannet grundlag for, at SAS gennem en lang årrække har haft en lønsom drift uden behov for subsidier, ligesom trafikbetjeningen for så vidt angår spørgsmålet om udbud, standard, sikkerhed og priser er fuldt ud svarende til den, der ydes af konkurrerende selskaber.

Den fælles koncessionspolitik, der har været baseret på en fortrinsret til ruteflyvning for moderselskaberne og dermed SAS, har været grundlaget for lufttrafiksystemet i SAS, der er baseret på forskellige niveauer af trafikknudepunkter med mange ruter og et stort antal frekvenser, hvor Københavns lufthavn har indtaget og fortsat indtager en helt central placering. Fortrinsretten er blevet indskrænket ved ministerbeslutninger i 1981 og 1986 og navnlig som følge af udviklingen af den fælles luftfartspolitik i Den Europæiske Union. I EU er der fra 1. januar 1993 med den såkaldte 3. luftfartspakke gennemført en liberalisering af adgangen til at udføre luftfart mellem medlemsstaterne af EU-selskaber, herunder SAS. Fra 1. april 1997 liberaliseres cabotageflyvning fuldstændigt. Reglerne i den 3. luftfartspakke er ved EØS-aftalen udstrakt til også at gælde for Norge.

Det kan imidlertid konstateres, at liberaliseringen i EØS-området og i USA ikke har givet anledning til en mere omfattende liberalisering på globalt plan, og at en sådan udvikling heller ikke synes at kunne forventes i en længere fremtid. Der vil derfor også i fremtiden være behov for at anvende ressourcer med henblik på at kunne opnå de bedst mulige trafikrettigheder i relation til de lande, der fører en restriktiv luftfartspolitik, og der er enighed mellem de skandinaviske trafikministre om, at disse rettigheder fortsat bedst opnås ved at myndighederne i de tre lande samarbejder herom. Tilsvarende er der behov for et